

## **ACUERDO PARA EL COBRO DE DOBLE DIETA POR EXTRAVÍO DE EQUIPAJE**

Ayer, 16 de junio, se alcanzó un acuerdo para que **los TCP perciban doble dieta durante cada uno de los días que se encuentren pernoctando fuera de base y no tengan su equipaje**. El pacto fue suscrito en la Comisión de Interpretación y Vigilancia por SITCPLA, La Candi, CCOO y UGT.

El acuerdo incluye una mejora sustancial respecto al primer borrador que presentó la dirección de Iberia, en febrero. Por iniciativa de SITCPLA, **a partir del segundo día de línea**, en el caso de que el equipaje extraviado no le sea restituido, **el TCP podrá optar por continuar con su pairing, o quedarse en la base al pasar por ella**. Si el TCP opta por continuar con su pairing sin equipaje, percibirá la indemnización correspondiente. Obviamente, si el equipaje le es restituido, el TCP continúa con su pairing, como hasta ahora.

La dirección pretendía establecer como obligatorio completar todo el pairing sin equipaje, a cambio de la indemnización. SITCPLA consideró que había que llegar a un equilibrio entre el interés por proteger la producción de Iberia y los derechos de los TCP, que finalmente se ha alcanzado en la redacción final del acuerdo, dada la amplia mayoría sindical que lo ha respaldado.

En cuanto al procedimiento, el TCP deberá cursar el Parte de Irregularidad de Equipaje (PIR), como hasta ahora, con el número de la etiqueta del equipaje facturado, por lo que os recordamos la conveniencia de conservar dicha etiqueta. Transcurridos 15 días desde la demora o el extravío del equipaje, el TCP lo notificará enviando un correo a [maletasvuelo@iberia.es](mailto:maletasvuelo@iberia.es) y [vestuariotcp@iberia.es](mailto:vestuariotcp@iberia.es), haciendo constar las prendas del uniforme extraviadas, para que tanto maleta como prendas sean repuestas por la Compañía.

En los casos de deterioro del equipaje, o de las prendas de vestuario que contuvieran, por causas imputables a la manipulación por parte del personal de handling o transporte, la Compañía repondrá igualmente las prendas de vestuario deterioradas, así como la pieza de equipaje de que se tratara.

**El acuerdo mejora claramente la situación actual**, dada las discrepancias existentes entre lo reflejado en distintas actas de la Comisión de Programación y Horarios y de Interpretación y Vigilancia. Esta controversia, además de lo que significa el hecho de plantar una línea, estaba provocando que muchos TCP estuvieran haciendo gratis algo por lo que a partir de ahora van a percibir una estimable indemnización.

## **LA FALTA DE ACUERDO PARA REGULAR LA RECOGIDA DE MAITOURS NOS DESPROTEGE**

Desde que se produjo el traslado a las nuevas Firmas, SITCPLA viene denunciando el excesivo adelanto respecto a la hora de firma con que se está dejando en la T4 a los TCP adscritos al servicio de recogida. Cuando SITCPLA optó por llevar dicha denuncia hasta la Inspección de Trabajo, la dirección de Iberia nos ofreció la posibilidad de llegar a un acuerdo, con el fin de tasar el tiempo máximo de anticipación respecto a la firma. SITCPLA prefirió escuchar primero la opinión del inspector de trabajo, quien lamentablemente optó por lavarse las manos, con la excusa de que él no estaba “para interpretar legislación”.

Teniendo en cuenta la reacción del inspector, que no presagiaba nada bueno en un eventual recurso ante los tribunales, SITCPLA decidió que era mejor **apostar por un acuerdo que protegiera a los TCP**. El tema se trató de nuevo en la Comisión de Interpretación y Vigilancia, donde la dirección de Iberia nos propuso **reducir el tiempo que pasamos en la furgoneta en 5 minutos**: pasaríamos a 50 ó 65 minutos de límite, según la zona perimetral de nuestra recogida. Esta reducción se produciría a cambio de fijar en 10 minutos el tiempo de adelanto respecto a la firma, poniendo fin a la abusiva arbitrariedad que ahora impera.

Lamentablemente, ayer no se alcanzó la mayoría sindical suficiente para firmar un acuerdo idéntico al que han suscrito los pilotos, ya que STAVLA, La Candi y UGT se negaron a suscribirlo, dejándonos desprotegidos a los TCP frente a quienes han optado por acotar este adelanto sobre la hora de firma. A partir de ahora, los TCP ya sabemos a quiénes tenemos que reclamar si Maitours nos deja con excesivo adelanto en la T4: a quienes pudiendo haberlo evitado, pretendían ligar la firma de este acuerdo a otros temas, en un claro error estratégico.

Nos parece muy grave que a la hora de afrontar una negociación algunos sean incapaces de identificar correctamente cuáles son nuestras debilidades, y cuáles son nuestras fortalezas. Si confundimos unas con otras, nos podemos encontrar con que ni arreglamos una debilidad, ni arreglamos otras que a todos nos preocupan. En este caso, firmar el acuerdo para acotar el adelanto con el que nos dejan en la T4 era algo que nos interesaba fundamentalmente a los TCP, no a la Compañía ni a su proveedor, que goza de mayor flexibilidad en la situación actual de indefinición.

**Pretender que se puede “apretar” a la dirección con una debilidad**, tal y como es la redacción de la excedencia especial en el convenio, tras el cambio legislativo que va a ir retrasando la edad de jubilación, como hicieron Stavla, La Candi y UGT en esta ocasión, **supone un error gravísimo**. Los que tenemos un problema con la actual redacción de la excedencia especial, que lleva inmutable desde hace 32 años, somos nosotros, no la dirección de Iberia. Si no entendemos las premisas más básicas de una negociación, como es identificar debilidades y fortalezas, las consecuencias pueden ser catastróficas. La falta de acuerdo en este asunto es buena muestra de ello.

2

Teniendo en cuenta la aritmética que han arrojado las últimas elecciones sindicales en el Comité de Empresa de Vuelo, esperemos que algunos se lean un manual de negociación antes de que tengamos que afrontar materias de mayor entidad, por la cuenta que nos trae a todos.

Seguiremos informando.

Recibid un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA en Iberia